



Investigating the position of Iran's political economy in China's maritime silk road initiative

Vahid Afrasiaban¹ - Alireza Koohkan²

Abstract

China is seeking a dynamic presence in the high seas and strategic ports of the world in order to become a world power. One of its important initiatives is the "China's Maritime Silk Road Initiative" (MSRI), which has various political, economic, and geopolitical dimensions for China. This sea route, after passing through the Indian Ocean and various ports, will eventually reach the European continent. One of its goals is to "raise the level of development of European and Asian countries" through this initiative, which will be achieved by developing the infrastructure in the "transit countries" and facilitating regional cooperation among them. The key question of this research is: How can Iran's political economy improve in China's maritime silk road plan? The research method is descriptive, using library resources, to express and operationalize the variables through indicators. The research also explains how this "improvement of position" in the field of political economy is possible for Iran. The main hypothesis is that "the increase of Chinese investments and mutual cooperation" in developing Iran's infrastructure, in line with China's MSRI, will improve the position of Iran's political economy for China.

Key words: religion, politics, Machiavelli, Tensor, Skinner.

¹ PhD student in Regional Studies, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran
vahid_afrasiaban@atu.ac.ir

² Associate Professor of International Relations, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran
Koohkan@atu.ac.ir



بررسی جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین

وحید افراسیابان^۱ - علیرضا کوهکن^۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۲/۲۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۲/۱۶

چکیده

چین در راستای تبدیل شدن به قدرتی هژمون، به دنبال حضوری پررنگ در آب‌های آزاد و بنادر راهبردی جهان است. «مسیر دریایی ابتکار کمربند و جاده» و یا به عبارتی «ابتکار جاده ابریشم دریایی چین» در ابعاد مختلفی چون سیاسی، اقتصادی و ژئوپلیتیک برای این کشور دارای اهمیت است. این مسیر دریایی، بعد از گذر از اقیانوس هند و بنادر مختلف، نهایتاً به قاره اروپا می‌رسد، از تأثیرات این ابتکار می‌توان به ارتقاء سطح توسعه کشورهای اروپایی و آسیایی اشاره داشت که از طریق توسعه زیرساخت‌ها در کشورهای عبوری و تسهیل در همکاری میان آن‌ها تحقق می‌یابد. پرسش کلیدی را می‌توان چنین مطرح کرد که چگونه جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین می‌تواند ارتقا یابد؟ در این پژوهش از منابع کتابخانه‌ای، جهت بیان متغیرها و نیز عینی نمودن آن‌ها به واسطه شاخصه‌هایی که چگونگی این ارتقا جایگاه را در حوزه اقتصاد سیاسی برای ایران توضیح می‌دهد به صورت کمی استفاده می‌کنیم. در این پژوهش چنین فرض می‌نماییم است که افزایش سرمایه‌گذاری‌های چین در ایران و گسترش همکاری متقابل میان آن‌ها، در مسیر توسعه زیرساخت‌های ایران در راستای ابتکار جاده ابریشم دریایی چین، قابلیت ارتقاء جایگاه اقتصاد سیاسی ایران را در این ابتکار به همراه خواهد داشت.

واژگان کلیدی: اقتصاد سیاسی، ژئوپلیتیک، رقابت استراتژیک، ابتکار جاده ابریشم دریایی چین

۱. دانشجوی دکتری رشته مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

vahid_afraziaban@atu.ac.ir

۲. دانشیار روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

مقدمه

در سخنرانی شی جین پینگ رئیس‌جمهور چین در آستانه^۱ در سپتامبر ۲۰۱۳ و چند روز بعد از آن در نشست سازمان همکاری شانگهای در بیشکک^۲ برای اولین بار مفهوم کمربند اقتصادی راه ابریشم مطرح گردید و از آن زمان به بعد «ابتکار یک کمربند یک راه» وجه مهمی از سیاست خارجه چین را در بر گرفت. این ابتکار دارای دو بعد است. الف- «کمربند» که بیانگر مسیرهای زمینی در این ابتکار است. ب- «راه» که بیانگر مسیرهای دریایی است. (Kembayev, 2015:59).

ابتکار «یک کمربند یک راه» پیشنهادی برای تحقق همگرایی اقتصادی و همسویی منافع، میان کشورهای عبوری تلقی می‌گردد. چین در صدد است با ترغیب کشورها جهت الحاق هر چه بیشتر به این ابتکار، به جهت پویایی آن، جامعه عمل پیوشاند. این ابتکار را می‌توان حتی به عنوان بخشی از سیاست همسایگی در مقیاسی بزرگ‌تر، در برقراری رابطه میان چین با اروپا معرفی نمود. (Fallon, 2014:175). «ابتکار راه ابریشم دریایی چین در قرن ۲۱» را که بخشی از ابتکار «یک کمربند یک راه» است را MSRI می‌نامیم که سند آن توسط چین در مارس سال ۲۰۱۵ ارائه گردید. (Ge, 2016:20).

باید پذیرفت که MSRI یک پروژه بلند پروازانه است که اجرای آن به نوسازی بنادر دریایی، افزایش ظرفیت کشتیرانی، ساخت راه آهن و بزرگراه نیازمند است. MSRI در تسهیل فعالیت‌های اقتصادی میان کشورها با چین مؤثر است. هدف آن را باید در گسترش دامنه اقتصادی چین در سطح جهان و یافتن بازارهای جدید در جهت رسیدن به قدرت هژمونی این کشور ارزیابی کرد.

رهبران چین در ابتدا MSRI را پروژه‌ای با بُعد اقتصادی تعریف کردند، اما واضح بود که چین با ایجاد نهادهای لازم و پیوندهای اقتصادی با سایر کشورهای

۱. پایتخت قزاقستان

۲. پایتخت قرقیزستان

واقع در مسیر، این قابلیت را دارد که بر پیامدهای سیاسی، ارتقاء قدرت نرم این کشور و نهایتاً افزایش منافع چین در منطقه، اثرگذار باشد. (Blanchard, 2011:247). کسب این قابلیت‌ها، ارتقاء ژئوپلیتیکی قابل ملاحظه‌ای را برای چین رقم خواهد زد. برای دستیابی به اهداف سیاسی و اقتصادی در MSRI، کشور چین نیاز به همگام‌سازی سیاست‌های حمل و نقل در میان کشورهای عبوری و نیز از بین بردن موانع موجود در مسیر جریان کالا و خدمات، مبارزه با تروریسم، غلبه بر بی‌ثباتی در کشورهای مسیر و همچنین به حداقل رساندن مخالفت کشورهای میزبان MSRI با حضور کارگران چینی است. از طرفی لازم است که این کشور با توجه به سیستم سیاسی، نظارتی، حقوقی متفاوت کشورهای مسیر، سازوکار مؤثری را در حل اختلافات، طراحی نماید.

ایران و چین دارای ارزش‌های بسیاری از منظر تاریخی و سیاسی هستند، این مهم باعث گردیده است که ایران بتواند از حمایت‌های چین با توجه به ارزش‌های سیاسی و تاریخی ذکر شده برخوردار باشد. چین از مشتریان عمده انرژی و همچنین پیمانکار زیرساخت‌های ایران محسوب می‌شود. این کشور منبع «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی»^۱ برای ایران است. ارزش این موضوع با توجه به وجود تحریم‌های آمریکا علیه ایران، پررنگ‌تر گردیده است؛ بنابراین، با توجه به تقارن برنامه‌های چین و ایران در حوزه انرژی از یک سو و نیاز به جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تنوع‌بخشی به اقتصاد ایران از سوی دیگر، می‌توان به جایگاه کلیدی ایران در MSRI پی برد. لذا در این پژوهش به دنبال آن هستیم که به جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین پرداخته و به این سؤال پاسخ دهیم که چگونه این جایگاه می‌تواند ارتقاء یابد؟ در حدس اولیه، چنین فرض می‌کنیم که افزایش سرمایه‌گذاری‌های چین در ایران و گسترش همکاری متقابل میان آن‌ها، در مسیر

^۱ FDI

توسعه زیرساخت‌های ایران و قابلیت ارتقاء جایگاه اقتصاد سیاسی ایران را در MSRI به همراه خواهد داشت.

«همکاری‌های متقابل» متغیر مستقلی است که شاخصه‌های آن را می‌توان در شبکه‌های حمل‌ونقل، همکاری در حوزه‌های انرژی، فناوری و خدمات، سرمایه‌گذاری در بندرها و نیز پروژه‌های ریلی، ایجاد منطقه آزاد تجاری در خلیج فارس، توسعه زیرساخت‌ها، راه آهن سریع‌السیر «تهران-قم-اصفهان»، برقی کردن راه آهن «تهران-مشهد» و نهایتاً در سند همکاری ۲۵ ساله میان دو کشور در نظر گرفت که می‌تواند منجر به ارتقاء جایگاه اقتصاد سیاسی ایران برای چین گردد. شاخصه‌هایی نظیر افزایش تبادلات مالی، لغو تعرفه‌های فی‌مابین در جهت توسعه اقتصادی ایران و نیز افزایش صادرات و واردات فی‌مابین، تعمیق روابط سیاسی، اقتصادی و نیز گسترش وابستگی متقابل میان آن‌ها و نتیجتاً ارتقا جایگاه اقتصاد سیاسی ایران را به‌عنوان متغیری وابسته به همراه خواهد داشت.

۱- پیشینه پژوهش

به چند نمونه از پژوهش‌هایی که ارتباط بیشتری با عنوان بحث حاضر دارد به‌عنوان پیشینه پرداخته و وجه تمایز این پژوهش را با آن‌ها مورد بررسی قرار داده‌ایم. محسن عابدینی و ربیاز قربانی نژاد (۱۴۰۰) در مقاله‌ای با عنوان «رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی طرح یک کمر بند یک جاده چین در اقیانوس هند» به بررسی رقابت‌های استراتژیک و ژئوپلیتیکی در این اقیانوس و تأثیرگذاری بر آن پرداخته‌اند. وجه تمایز این پژوهش نسبت به آن، تبیین راه‌حل‌هایی جهت ارتقا جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین است.

هادی آجیلی و مهدی سلامی زواره و مهرداد فلاحی برزکی (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان «امنیت انرژی چین در راستای طرح یک کمر بند یک جاده» به بررسی وضعیت انرژی چین و ایده جاده ابریشم جدید و بررسی مسیرهای مختلف

آن در انتقال و تأمین انرژی کشورها و نیز مناطق تأثیرگذار در باب انتقال و امنیت خطوط انرژی پرداخته‌اند و نهایتاً به این نتیجه رسیده‌اند که چین در تلاش است با ایجاد مسیرهای مختلف زمینی و دریایی، خطر احتمالی را در مسیر انتقال و تأمین انرژی کم کند. وجه تمایز این پژوهش در این است که به بررسی جایگاه ایران در حوزه اقتصاد سیاسی در این ابتکار می‌پردازد و به دنبال راهکارهایی جهت پررنگ نمودن جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین است.

سونگ جیانگبو^۱ و وانگ ژی ژوانگ^۲ (۱۳۹۸) در مقاله‌ای با عنوان «فعالیت‌های اقتصادی چین در ایران در چارچوب ابتکار کمربند و جاده، فرصت یا چالش» به بررسی تجارت ایران و چین و همچنین سرمایه‌گذاری چین در صنعت خودرو می‌پردازد و به این سؤال پاسخ می‌دهد که آیا سرمایه‌گذاری چین در صنعت تولید خودرو، ایران را در معرض ریسک قرار داده و یا بالعکس، باعث تحول در تولید خودرو شده است. وجه تمایز این پژوهش در این است که منحصراً به صنعت خودرو پرداخته، بلکه به دنبال یافتن جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در جمیع جهات در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین MSRI است.

زهره حاجی‌زاده قوچان عتیق و سیروس احمدی نوحدانی (۱۴۰۰) در پژوهشی با عنوان «تبیین ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند جاده چین و تأثیر آن بر روابط ایران با چین» به بررسی ژئوپلیتیکی طرح ابتکار کمربند جاده، بین دو کشور چین و ایران پرداخته‌اند و پیامدهای این طرح را برای ایران مورد ارزیابی قرار داده‌اند. آن‌ها نتایج پژوهش خود را چنین بیان داشته‌اند که ایران، از مناطق مهم در این طرح بوده و به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه‌ای که دارد قابلیت اثرگذاری و اثرپذیری فراوانی را در این طرح دارد. از پیامدهای منفی طرح، متناسب نبودن زیرساخت‌ها و شرایط داخلی ایران و در نتیجه آن هدر رفت هزینه‌ها، افزایش تنش با قدرت‌های بزرگ که مخالف طرح هستند، همچنین گیر افتادن در تله قرض، وام و بدهی به چین را بیان

1. Song Jiangbo

2. Wang Zezhuang

داشته‌اند. وجه تمایز و نوآوری در این پژوهش، این است که متمرکز بر جایگاه اقتصاد سیاسی ایران در ابتکار جاده ابریشم دریای چین (MSRI) است.

۲- چارچوب مفهومی

اگر بخواهیم «ابتکار جاده ابریشم دریایی چین» را در حوزه نظری از منظر اقتصاد سیاسی مورد بررسی قرار دهیم باید توجه داشته باشیم که دچار تقلیل موضوع به یک عامل نظری نشویم، از این رو ادبیات نظری این پژوهش را با استناد به کلان نظریه‌های رئالیسم، مارکسیسم، لیبرالیسم و سازه‌انگاری مورد بررسی قرار خواهیم داد. بر این باور هستیم که تحلیل‌های تک عاملی در این حوزه، تقلیل‌گرا و بدون داده‌های کافی خواهند بود. در نظریه رئالیسم، منطق سیاست قدرت حکم‌فرما است که تأکید بر منافع ملی در ابعاد ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک دارد. در این نگاه، رقابت استراتژیک دریایی میان دو گسل بزرگ ژئواستراتژیک غرب و شرق که بازیگران اصلی قدرت هستند است. ماهیت ژئوپلیتیک این گسل باعث گردیده است که بازیگران در کشمکش برای قلمرو سازی ژئوپلیتیک و دور کردن رقبای قلمرو مفروض خود در تلاش برآیند. (Hafeznia et al, 2019: 95).

در «ابتکار جاده ابریشم دریایی چین»، نظریه رئالیسم قابلیت تبیین کامل نظری را ندارد. باید مدنظر داشت که واقعیت‌های موجود در این ابتکار، در کنار مفاهیم نظامی و امنیتی، با مفاهیم اقتصادی نیز قابل تبیین است. تأکید رئالیست‌ها بر امنیت بین‌الملل بر مبنای تحلیل رفتار قدرت‌های بزرگ در گذشته و تجارب تاریخی از آن‌ها در نحوه هژمون شدن آمریکا و تسری آن به چین در ابتکار «یک کمربند و یک راه» است، اما در کلان نظریه لیبرالیسم، با توجه به منطق سیاسی «منفعت»، می‌توان چنین استنباط کرد که تأکید بر جهانی شدن اقتصاد است. از این رو ابتکار «یک کمربند و یک راه» را می‌توان تجلی جهانی شدن دانست که در آن «اقتصاد» متغیری مستقل است. در این چارچوب می‌توان به دوره نوین توسعه جهانی به رهبری چین توجه داشت. در نگاه لیبرالیسم «در همه شقوق آن»، در ابتکار «یک کمربند و

یک‌راه» به موضوع قدرت و امنیت، آن گونه که در رئالیسم مطرح است، کمتر توجه شده و مکانیسم بازار برجسته می‌گردد.

حضور چین را می‌توان در این ابتکار بر پایه چندجانبه‌گرایی و رژیم‌های همکاری تحلیل نمود و چنین استنباط کرد که این کشور به‌عنوان یک دولت قدرتمند، کارگردان این ابتکار است که تجلی آن ابتکار، جهانی‌شدن سرمایه و اقتصاد خواهد بود. این تحلیل بدون وجود دولتی قدرتمند نظیر چین، به‌دوراز واقعیت می‌نماید، زیرا در رأس تدابیر «ابتکار کمربند و راه» و «جاده ابریشم دریایی چین در قرن ۲۱» دولت‌ها قرار دارند. دولت‌های سرمایه‌داری، قدرتمند هستند و در تعیین سیاست‌های اقتصادی بازار در عصر کنونی بیشترین تاثیرگذاری را دارند و به‌نوعی مبین چارچوب نظری نئولیبرالیسم می‌باشند.

در ادامه از منظر نظریه سازه‌نگاری می‌توان به این ابتکار پرداخت. راه ابریشم مسئله‌ای فرهنگی و هویتی است (Yizhi Jing, 2017). می‌توان در رأس اهداف آن، قواعد هویت‌ساز و فرهنگ‌ساز چین را در نظر گرفت. از منظر سازه‌نگاری، کشور چین علاوه بر تحقق رؤیای خود، در درون مرزهای این کشور، به دنبال گسترش آن در بیرون از مرزهایش است.

جاده ابریشم مفهومی تاریخی، فرهنگی است. تنوع فرهنگی مستقر در این مسیر، حامل جهانی‌شدن در دوران خود بوده است. لذا توسعه اقتصادی در این ابتکار و اعمال قواعد خاص در زیرساخت‌ها توسط چین را می‌توان تلاشی در جهت افزایش نفوذ فرهنگی چین و گامی به‌سوی ادغام فرهنگی این کشور ارزیابی کرد که دلالت بر اجتماع‌سازی داشته و زمینه‌ساز پذیرش قدرت چین از منظر فرهنگی خواهد بود. با توجه به اینکه چین کشوری کمونیستی است، از منظر مارکسیسم وضعیت چین امروز، آمیزه‌ای از اقتدارگرایی کمونیسم و خصوصیات بد سرمایه‌داری نئولیبرال است. مارکسیست‌ها بر این باورند که رابطه میان سرمایه‌داری و دموکراسی از بین رفته و چین یک کشور استعمارگر جدید محسوب می‌شود. در نتیجه آینده

جهان به سوی سرمایه‌داری اقتدارگرا و یا سوسیالیسم سرمایه‌داری از نوع چینی آن پیش خواهد رفت. ابتکار کمربند و راه برنامه این کشور، برای استعمار جهان خواهد بود. (Zizek 2018). از منظر مارکسیسم، تحلیل طبقاتی به معنای حذف دولت در ابتکار «یک کمربند یک‌راه» نادرست است، دولت چین همسو با طرح ابتکار کمربند و راه بوده و اگر طبقه‌ای هم وجود داشته باشد، این طبقه دولت است. لذا در چین نمی‌توان میان طبقه و دولت تمایزی قائل شد. در مجموع باید اظهار داشت که چارچوبی مفهومی از تمامی این کلان نظریه‌ها، برای بررسی ابتکار جاده ابریشم دریای چین MSRI و ارتقا جایگاه اقتصاد سیاسی ایران کاربرد دارد.

۳- روابط ایران و چین بعد از انقلاب ایران

با شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، همکاری صنعتی چین با ایران در زمینه نظامی آغاز گردید و در دهه ۹۰ این همکاری‌ها گسترش یافتند و به تأسیس شرکت‌های مشترک طراحی و مهندسی انجامیدند. در ادامه، با انتقال فناوری‌های مدرن چین به ایران، تسری همکاری‌های دو کشور به حوزه‌های دیگر نظیر معدن و متالورژی را نیز شاهد بودیم.

در حوزه انرژی به دلیل آسیب فراوان به زیرساخت‌های ایران در جنگ بدیهی بود که صادرات نفت در دهه ۱۹۸۰ مقدار قابل ملاحظه‌ای نباشد، این روند تا دهه ۱۹۹۰ به طول انجامید. در این دوران ایران در موقعیتی نبود که بتواند نفت زیادی را به چین صادر نماید؛ اما از آن زمان به بعد شاهد کمک چین در امر بازسازی زیرساخت‌های انرژی ایران بودیم که نهایتاً به افزایش ظرفیت تولید نفت ایران منجر گردید. هم‌زمان با تبدیل شدن چین به عنوان مصرف‌کننده اصلی نفت در مقیاس جهانی، صادرات ۷۰۰ هزار بشکه‌ای نفت ایران به چین در سال ۱۹۹۷ با افزایش قابل ملاحظه، به میزان ۲,۷ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۰۰ بالغ گردید.

۳-۱- روابط ایران و چین در حوزه انرژی

با توافق هسته‌ای و متعاقباً حذف تحریم‌های مربوط به حوزه انرژی در ایران، تدریجاً گشایش‌هایی در فروش نفت ایران به چین صورت پذیرفت و این کشور به‌عنوان خریدار عمده نفت ایران مبدل گردید. از سوی دیگر، نگاه ایران به چین، نگاه به یک مصرف‌کننده مهم جهت صادرات گاز طبیعی خود است. لذا ایران در کنار نفت، مقادیر زیادی گاز طبیعی را نیز به چین صادر کرده است. در جدول شماره یک، میزان صادرات نفت ایران و نیز سهم صادرات نفت به چین نسبت به کل صادرات نفت ایران بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۸ به میلیون دلار آورده شده است.

جدول شماره ۱ - صادرات نفت ایران بین سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۱۸ (میلیون

دلار)

سال	صادرات نفت به چین	کل صادرات نفت ایران	سهم صادرات نفت ایران به چین نسبت به کل صادرات نفت ایران (به درصد)
۲۰۰۰	۱,۴۷۵	۲۳,۷۶۸	۶,۲۱
۲۰۰۵	۶,۰۴۸	۴۸,۵۷۱	۱۳,۴۵
۲۰۱۰	۱۱,۶۱۲	۶۷,۱۰۳	۱۷,۳۱
۲۰۱۵	۱۱,۶۳۰	۳۴,۶۵۴	۳۳,۴۸
۲۰۱۶	۹,۷۸۲	۳۹,۵۱۸	۲۴,۸۷
۲۰۱۷	۱۱,۶۷۳	۵۳,۴۱۸	۲۱,۸۵
۲۰۱۸	۱۶,۶۲۱	۶۵,۳۹۳	۲۵,۴۲

(Jean-Marc, Blanchard, 2021:169)

همان‌طور که در این جدول قابل مشاهده است، درصد صادرات نفت ایران به چین در مقایسه با کل صادرات نفتی ایران افزایش داشته است و از ۶,۲۱ درصد در

سال ۲۰۰۰ به بیش از ۲۵ درصد از کل صادرات نفت ایران در سال ۲۰۱۸ بالغ گردیده است. در ادامه در جدول شماره دو نیز کل صادرات گاز طبیعی ایران بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۸ به چین و جهان به میلیون دلار آورده شده است.

جدول شماره ۲ صادرات گاز طبیعی ایران - (میلیون دلار)

سال	صادرات گاز ایران به چین	کل صادرات گازی ایران	«سهم صادرات گاز ایران» به چین نسبت به کل صادرات گاز ایران به درصد
۲۰۰۰	۹۴	۴۲۱	۲۲,۵۲
۲۰۰۵	۳۰۶	۱,۰۷۳	۲۸,۶۰
۲۰۱۰	۹۲۱	۳,۲۸۵	۲۸,۰۵
۲۰۱۵	۱,۵۹۷	۳,۰۴۷	۵۲,۴۳
۲۰۱۶	۶۳۳	۲,۲۸۳	۲۷,۷۲
۲۰۱۷	۶۶۱	۲,۷۳۵	۲۴,۱۸
۲۰۱۸	۸۵۷	۴,۳۴۳	۱۹,۷۴

(Jean-Marc, Blanchard, 2021: 170)

همان‌طور که مشاهده می‌گردد ایران بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۸ بیش از ۲۰ درصد از گاز طبیعی خود را به چین صادر کرده است و این روند با امضا برجام میزان قابل توجهی از رشد را نشان داد. باید توجه داشت علی‌رغم اینکه دو کشور توافقات گوناگونی را در حوزه گازی منعقد کردند، اما به دلیل وجود تحریم‌های ایالات متحده علیه بخش انرژی ایران و نیز خروج آن از برجام و همچنین ناتوانی ایران در حوزه فنی، این توافقات تحقق مطلوب نیافته‌اند... وجود این تحریم‌ها علیه ایران باعث شد که چین به دنبال تنوع‌بخشی در منابع وارداتی انرژی و نیز کاهش

خطر تحریم‌های ایالات متحده بر کشورش برآید. موارد مطرح شده چرایی عدم گسترش همکاری گازی میان ایران و چین بوده است. ایران رتبه چهارم دارندگان ذخایر نفتی جهان و رتبه دوم دارندگان ذخایر گازی جهان است اما با این حال، تناسبی میان وجود چنین ذخایری با میزان تولید نفت و گاز در ایران وجود ندارد. با توجه به این شکاف، ایران همواره به دنبال استفاده از کمک‌های چین در جهت افزایش تولید نفت و گاز خود بوده است. نمونه آن را می‌توان در سال ۲۰۱۶ در قرارداد با شرکت‌های چینی جهت توسعه میدان آزادگان شمالی و یادآوران مشاهده کرد. همچنین در سال ۲۰۱۷ نیز شرکت ملی نفت ایران، قراردادی را به مبلغ ۴٫۸ میلیارد دلار با شرکت ملی نفت چین^۱ و توتال فرانسه برای توسعه فاز دو میدان گازی پارس جنوبی منعقد کردند که با لغو توافق هسته‌ای از جانب آمریکا، «شرکت توتال از آن خارج گردید و شرکت ملی نفت چین موافقت نمود تا سهم توتال را نیز بر عهده بگیرد».^۲ در سال ۲۰۱۷ در کنار قرارداد پارس جنوبی، «شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران» با شرکت «سینوپک چین» برای توسعه «فاز اول پالایشگاه آبادان» واقع در جنوب غربی ایران به توافق رسیدند. از سوی دیگر همکاری در حوزه انرژی میان ایران و چین در زمینه پتروشیمی نظیر متانول نیز حائز اهمیت بوده است. (Hale Turkes, 2018).

۳-۲- روابط ایران و چین در حوزه تجارت

قبل از انقلاب تجارت میان ایران و چین کمتر از یک درصد از کل تجارت ایران را در برمی‌گرفت. در سال ۱۹۹۱ ایران در بحبوحه بازسازی خود بعد از جنگ، سهم تجارت خود را با چین به دو برابر افزایش داد و این روند صعودی ادامه پیدا کرد. در سال ۲۰۰۹ چین شریک تجاری نخست ایران شد و ۱۶ درصد واردات ایران

^۱. China National Petroleum Corporation .(CNPC)

^۲. See: Emma Scott, April 6, 2016

<https://www.mei.edu/publications/defining-expectations-chinas-iran-trade-and-investments>

از این کشور تأمین گردید. (Manochehr Dorraj, 2013: 22). با این حال، بعد از تحریم‌های آمریکا علیه ایران، شرکت‌های چینی تجارت خود را با ایران کاهش دادند اما بعد از امضای توافق هسته‌ای و لغو تحریم‌ها در سال ۲۰۱۵، تجارت این دو کشور مجدداً روند صعودی به خود گرفت. در جدول زیر روند فراز و نشیب تجارت ایران و چین، بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ آورده شده است.

جدول شماره ۳- تجارت ایران و چین، بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ (به میلیون دلار)

سال	صادرات به چین	واردات از چین	کل تجارت	تراز تجاری
۲۰۱۰	۱۸,۸۴۵	۸,۳۴۱	۲۷,۱۸۶	۱۰,۵۰۴
۲۰۱۱	۳۰,۱۸۵	۱۱,۵۱۲	۴۱,۶۹۷	۱۸,۶۷۳
۲۰۱۲	۲۶,۴۶۱	۸,۴۰۸	۳۴,۸۶۹	۱۸,۰۵۲
۲۰۱۳	۲۹,۱۹۹	۱۰,۵۹۰	۳۹,۷۸۹	۱۸,۶۰۹
۲۰۱۴	۳۰,۷۶۷	۱۶,۶۷۵	۴۷,۴۴۲	۱۴,۰۹۱
۲۰۱۵	۲۱,۳۶۰	۱۲,۱۲۷	۳۳,۴۸۸	۹,۲۳۳
۲۰۱۶	۱۷,۹۶۷	۱۱,۹۷۲	۲۹,۹۳۹	۵,۹۹۴
۲۰۱۷	۲۰,۸۹۷	۱۴,۱۹۰	۳۵,۰۸۷	۶,۷۰۷
۲۰۱۸	۲۶,۶۰۰	۱۱,۴۹۸	۳۸,۰۹۸	۱۵,۱۰۱

Source: (UNCTAD, 2019)

در سال ۲۰۱۶ در جریان سفر رئیس‌جمهور چین به ایران، دو کشور متعهد شدند که حجم تجارت خود را به ۶۰۰ میلیارد دلار افزایش دهند. (Golnar Motevalli, 2016). طبق جدول شماره ۳ ایران در این سال‌ها دارای تراز تجاری مثبت با چین

بود. صادرات ایران به چین عبارت بود از مواد اولیه و تا حدی منابع طبیعی فراوری شده که در مقابل آن، کالاهای تولیدی با فناوری‌های متوسط، محصولات الکتریکی و الکترونیکی، خودرو، منسوجات، پوشاک و کفش را وارد می‌کرد. در ادامه با اعمال تحریم‌های جدید توسط دولت ترامپ علیه ایران، چنین امیدهایی از میان رفت و تأثیرات منفی فراوانی را بر اقتصاد ایران گذاشت. بعد از دستگیری وانگژو^۱ مدیر مالی هواوی در سال ۲۰۱۸ به دلیل ادعای نقض تحریم‌های ایران، بانک کُنلون^۲، تغییراتی در سیاست‌های خود اتخاذ کرد و اعلام داشت مغایر با تحریم‌های ایالات متحده فعالیت نخواهد کرد. (MaziarMotamedi, 2019).

۳-۳- روابط ایران و چین در حوزه سرمایه‌گذاری

در حال حاضر چین بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار خارجی ایران است. در جدول زیر میزان این سرمایه‌گذاری‌ها، به میلیون دلار آورده شده است.

جدول ۴- میزان سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم در ایران توسط چین (میلیون دلار)

سال	سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم	سال	سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم
۲۰۰۵	۰	۲۰۱۲	۰
۲۰۰۶	۰	۲۰۱۳	۰
۲۰۰۷	۲،۰۱۰	۲۰۱۴	۳۵۰
۲۰۰۸	۰	۲۰۱۵	۰
۲۰۰۹	۱،۷۶۰	۲۰۱۶	۶۰۰
۲۰۱۰	۰	۲۰۱۷	۷۳۰
۲۰۱۱	۰	۲۰۱۸	۰

(AEI & Heritage Foundation, 2021)

1. Sabrina Meng Wanzhou

2. the Bank of Kunlun.

در جریان سرمایه‌گذاری خارجی (غیر از سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی) چندین مورد در MSRI برجسته است. از این موارد سرمایه‌گذاری ۳۵۰ میلیون دلاری شرکت گروه متالورژی چین^۱ در سال ۲۰۱۴، در ساخت کارخانه فولاد در چهارمحال بختیاری را می‌توان نام برد. این سرمایه‌گذاری قرار بود بخشی از یک سرمایه‌گذاری بزرگ‌تر به مبلغ ۲,۴۵ میلیارد دلاری شرکت MCC در ایران باشد.^۲ از طرف دیگر، سرمایه‌گذاری مشترک دو میلیارد دلاری شرکت JV در سال ۲۰۱۶ بین گروه راه آهن چین^۳ و شرکت آلومینیوم ایران، در یک کارخانه در ایران مثال دیگری از این نوع سرمایه‌گذاری‌ها به شمار می‌رود. یا در مثالی دیگر در همان بازه زمانی، شرکت سینو استیل چین قراردادی را به مبلغ بیش از دوست و پانزده میلیون دلار برای تولید پنل‌های خورشیدی و همچنین ساخت نیروگاه‌های خورشیدی با ایران امضا کرد.^۴ به علت متأثر شدن و آسیب‌پذیری اقتصاد ایران از نوسانات قیمت نفت و تحریم‌های آمریکا و با توجه به ضرورت و نیاز ایران جای تعجب ندارد که این کشور از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی استقبال کند. در همین راستا و در تأیید این ضرورت و نیاز، معاون اتاق بازرگانی وقت ایران و چین در سال ۱۳۹۵ چنین بیان داشت: «ایران و چین روابط تجاری گسترده‌ای دارند اما انتظار ایران این است که شاهد سرمایه‌گذاری چین در زیرساخت‌ها باشد. ایران سالیانه بین ۳۰ تا ۵۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی نیاز دارد که بخش بزرگی از آن را چین می‌تواند برای بخش‌هایی مانند حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی، کشاورزی و صنایعی مانند نساجی و سرامیک تأمین نماید.» (Clover, 2016) بنابراین اهمیت سرمایه‌گذاری

1. China Metallurgical Group Corporation (MCC)

2. Iran Times, December 26, 2014, <http://iran-times.com/pledged-china-investment-in-steel-doesnt-show-up>.

3. China Railway Group Limited (CREC).

4. FinancialTribune, December 4, 2017, <https://financialtribune.com/articles/energy-economy/77342/iran-asian-consortium-sign-solar-joint-venture>.

خارجی چین در ایران به متنوع سازی اقتصاد ایران و نیز رشد بخش خصوصی در این کشور می تواند کمک کند.

۳-۴- روابط ایران و چین در حوزه زیرساخت

حضور چین در زیرساخت‌های ایران دارای سابقه است. بعد از جنگ ایران و عراق، برخلاف تردید کشورهای غربی در بازسازی ایران به دلیل «ترس از ایالات متحده یا مخالفت با جمهوری اسلامی ایران»، شرکت‌های چینی شرایط را به‌عنوان یک فرصت نگریستند. پیمانکاران چین در ساخت مترو، راه آهن، سدها، نیروگاه‌های آبی، جاده‌ها، تونل‌ها، پل‌ها، بندرها، شیلات، پالایشگاه‌ها، کارخانه‌های خودروسازی، سیمان و مخابرات، مشارکت فعالی را در بازسازی این زیرساخت‌ها عهده‌دار شدند. (Scott Harold, 2012). در جدول زیر در دوره زمانی قبل از «ابتکار یک کمربند و یک جاده»، ارزش کل قراردادهای ایران و چین آورده شده است.

جدول ۵- پروژه‌های پیمانکاری چین در ایران بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۳

(میلیون دلار)

سال	ارزش کل قراردادهای	سال	ارزش کل قراردادهای
۲۰۰۵	۱،۷۰۷	۲۰۱۰	۱۲۹۳
۲۰۰۶	۳،۲۳۹	۲۰۱۱	۲،۹۵۶
۲۰۰۷	۷۵۱	۲۰۱۲	۴،۶۵۸
۲۰۰۸	۱،۷۴۱	۲۰۱۳	۴،۳۱۰
۲۰۰۹	۱۱،۴۷۴		

با توجه به تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، برآورد براین بوده است که چین حدود ۲۲ میلیارد پول نفت را به ایران بدهکار باشد. با امضا برجام و بعد از لغو تحریم‌ها، چین این پول را در اختیار ایران قرار نداد، بلکه تنها این اجازه را داد تا از

آن برای تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی چین در ایران استفاده نماید. (Erlich, 2017).

۳-۵- روابط ایران و چین در حوزه سیاسی و نظامی

ایران همواره استراتژی نگاه به شرق را مدنظر داشته است. این نگاه، شامل روابط عمیق و گسترده با چین و روسیه به‌عنوان راهی برای مقابله با تحریم‌های آمریکا و متحدانش در نظر گرفته شده است. با امضا قراردادی میان چین و ایران در سال ۲۰۲۰ پیش‌بینی‌ها براین بود که حضور چین در اقتصاد ایران به‌طور چشمگیری افزایش یابد. برآوردها حاکی از آن بود که میزان این قرارداد، مبلغ ۴۰۰ میلیارد دلار باشد و در حوزه‌های مختلف زیرساختی نظیر حمل‌ونقل، انرژی، امنیتی، نظامی، صنعتی به کار رود.

یکی از دلایل امضای این قرارداد، وجود تنش میان چین و آمریکا است که باعث گردید چین در مقابل یک‌جانبه‌گرایی آمریکا در اقتصاد بین‌الملل، تاب‌آوری کرده و شرکت‌های این کشور، به دلایل آسیب‌پذیری محدود در برابر تحریم آمریکا به حفظ روابط و سرمایه‌گذاری خود با ایران ادامه دهند. از طرفی عضویت دائم ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای SCO و نهایتاً اجرایی شدن آن در سال ۲۰۲۲ در همین راستا ارزیابی می‌گردد. حضور چین در کنار ایران، می‌تواند به تاب‌آوری این کشور و امنیت آن در مقابل تحریم‌های آمریکا کمک کند. دشمنی آمریکا به‌عنوان یک ابرقدرت اقتصادی و بازیگر نظم‌ساز در عرصه نظام بین‌الملل با ایران باعث گردیده که ایران همواره به‌عنوان یک تهدید به آمریکا بنگرد. از این منظر همکاری نظامی ایران با چین قابل ملاحظه است. ایران در ساخت قایق‌های تهاجمی سریع که در خلیج فارس قابل استفاده هستند و یا موشک‌های کروز ضد کشتی و موشک‌های دوربرد از کمک متخصصین چین استفاده نموده است و نقش چین در توسعه سامانه‌های موشکی ایران قابل چشم‌پوشی نیست. (درآج، ۲۰۱۰: ۶۹-)

جنبه برجسته همکاری امنیتی ایران و چین روابط دریایی است. در سال ۲۰۱۴ یک هیئت بلندپایه ایرانی از چین بازدید نمود تا در نوسازی ناوگان سطحی و زیرسطحی ایران، از کمک چین بهره بگیرد. در ادامه رزمایش مشترک دریایی در خلیج فارس میان دو کشور در سال ۲۰۱۴ و امضا یادداشت تفاهمی در مورد آموزش مشترک جنگ‌های سایبری در سال ۲۰۱۵، به اشتراک‌گذاری اطلاعات طبقه‌بندی‌شده، مقابله با تروریسم، میان دو کشور همکاری در این حوزه را گسترش داد. (Scott E. 2015). گواه این امر را نیز می‌توان در سال ۲۰۱۴ مشاهده نمود که کشتی‌های چینی در خلیج عدن، توسط ایران از دست دزدان دریایی سومالیایی نجات یافتند. با توجه به اینکه ایران یک قدرت در خاورمیانه محسوب می‌شود همکاری نظامی امنیتی میان دو کشور منطقی به نظر می‌رسد. از طرفی باید در نظر داشت که از نظر جغرافیایی، ایران برای چین جذاب است؛ زیرا دارای بزرگ‌ترین خط ساحلی در بین کشورهای خلیج فارس بوده و تنگه هرمز را کنترل می‌کند. ایران دروازه‌ای برای ورود به آسیای مرکزی و از طریق ترکیه دروازه‌ای برای ورود به اروپا است.

در کنار موارد مطرح‌شده اگر دریای خزر و پتانسیل بنادر شمالی ایران در تجارت را به این معادله اضافه کنیم، اهمیت ایران برای چین بیشتر آشکار می‌گردد؛ اما علی‌رغم بیان همه این موارد، این موضوعات، دلیلی بر این نیست که سیاست چین در قبال ایران، متضمن یک اقدام متعادل‌کننده نباشد، زیرا چین همواره به دنبال حفظ منافع حیاتی خود با ایران بدون آسیب رساندن به روابط مهم‌تر خود با آمریکا است. در منظر سیاسی، احساسات عمومی مردم ایران نسبت به چین تا حد زیادی مثبت است. با این حال، نگاه ایران در مورد همه جنبه‌های رابطه این کشور با شرق، مثبت نیست. اولاً، سیاست‌گذارانی وجود دارند که وابستگی ناخواسته ایران به چین را دوست ندارند. این موضوع در واکنش داخلی به برنامه ۲۵ ساله همکاری‌های مشترک ایران و چین، به‌وضوح قابل مشاهده بود. دوماً، به همان اندازه که مشارکت

ایران در MSRI به این کشور قدرت می‌دهد، معامله چین با پاکستان تحت عنوان «کریدور اقتصادی چین و پاکستان»^۱ و همچنین تعاملات جداگانه چین با امارات متحده عربی، قدرت چانه‌زنی ایران را با مرکزیت بنادر دریایی و مسیرهای زمینی این کشور کم‌رنگ می‌کند. سوم، نگرانی در مورد تأثیرات نامطلوب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین و کالاهای این کشور بر تولیدکنندگان، مشاغل کوچک و کارگران ایرانی وجود دارد. همچنین با وجود دستاوردهای سیاسی در روابط با چین، حمایت غیر انتقادی ایران از این کشور شائبه‌هایی از وابستگی یکسویه را به وجود آورده است.

۴- ایران در ابتکار جاده ابریشم دریایی چین MSRI

ایران یک شرکت‌کننده مشتاق در ابتکار «جاده ابریشم دریایی چین» و ابتکار «یک کمربند یک جاده» به حساب می‌آید. (Maha S. Kamel, 2018: 76-95). در سفر رئیس‌جمهور چین به ایران در سال ۲۰۱۶ تفاهم‌نامه‌ای در خصوص MSRI میان دو کشور امضا گردید. ایران حمایت خود را از این طرح اعلام کرد. آقایان ظریف و لاریجانی به ترتیب وزیر وقت امور خارجه و رئیس مجلس وقت ایران، بر اهمیت این طرح تأکید کردند. تأکید در اتصال راه‌آهن و بنادر ایران به این مسیر، نشان از اهمیت مشارکت ایران در این ابتکار داشت. در مورد این ابتکار، دو طرف توافق کردند که یک پایانه نفتی به ارزش ۵۵۰ میلیون دلار را مشترکاً در قشم راه‌اندازی نمایند. این پایانه در مرحله نخست قادر به ذخیره کردن ده میلیون بشکه نفت خام و نهایتاً سی میلیون بشکه نفت خام است. (Graeber, 2016). همچنین موافقت گردید چین نقش مهمی در تقویت بندر نکا در دریای خزر ایفا کند. بندر نکا تسهیل‌کننده تجارت بین ایران و آسیای مرکزی از یکسو و ایران و چین از سوی دیگر است.

^۱. CPEC

علاوه بر این، با کمک چین، ایران در حال نوسازی، توسعه و بهبود اتصال بندر امام خمینی، بندرعباس، بندر بوشهر و بندر چابهار برای تسهیل حمل و نقل کالا به داخل و خارج از ایران است. ابتکار MSRI میزان حمل و نقل داخلی و ظرفیت بنادر دریایی را گسترش داده و ارتباط ایران با کشور ترکیه، اروپا و نیز آسیای مرکزی را بهبود می بخشد. برقی سازی راه آهن تهران-مشهد، راه آهن سریع السیر تهران-قم-اصفهان و راه آهن تهران-همدان-سنندج از جمله موارد همکاری روزافزون میان ایران و چین به حساب می آید. همچنین در مورد همکاری چین در سایر بنادر جنوبی ایران مانند بندر جاسک و مناطق آزاد تجاری نیز این همکاری‌ها مشهود است. (Nima Khorrami, 2020). ایران در همسویی با ابتکار MSRI شروع به گسترش شبکه حمل و نقل خود در داخل و گسترش بنادر دریایی خود برای بهبود ارتباطات با کشورهای همسایه کرده است. هرچند اطلاعات در مورد پیشرفت بسیاری از این پروژه‌ها ناچیز است، اما ضرورت نیاز به سرمایه گذاری مستقیم چین در این پروژه‌ها نیاز به تجهیزات و خدمات مهندسی چین احساس می گردد.

پروژه‌های قابل توجهی که برخی از آن‌ها ارتباط واضحی با MSRI دارند و برخی دیگر ارتباط ضعیف تری دارند، شامل پروژه‌های حوزه گاز، آلومینیوم، فولاد، پتروشیمی و راه آهن می شود که در آن شرکت‌های چینی مشارکت دارند. سرمایه گذاری ۱٫۸ میلیارد دلاری «شرکت ملی واردات و صادرات فنی چین»^۱ در کارخانه پتروشیمی در مهران یکی از آن‌ها محسوب می گردد.^۲ علاوه بر این، شبکه خطوط لوله از قبل ساخته شده ایران به پاکستان که این قابلیت را دارد نهایتاً از طریق پاکستان به چین برسد از این موارد هستند. با این حال، اشتباه است چنین نتیجه گیری کنیم که همه این پروژه‌ها مطابق با سرفصل‌های اصلی خود تکمیل گردیده‌اند.

^۱. CNTIC

^۲. <https://www.presstv.ir/Detail/2019/07/16/601077/Iran-aluminum-metals-refinery-sanctions-steel>

درواقع، آنچه نظر ما را به خود جلب می‌کند کمبود نسبی پروژه‌های زیرساختی دریایی است.

ایران یک مرکز حمل‌ونقل و لجستیک حیاتی در MSRI است. جذابیت‌های فراوان ایران باعث شده است که چین از مشارکت ایران استقبال کند. ایران علی‌رغم اعتراض‌ها و ناآرامی‌های مقطعی، همچنین مسائل و چالش‌های سیاسی داخلی خود، از ثبات بیشتری در مقایسه با سایر کشورهای خاورمیانه مانند سوریه، لیبی، عراق و یمن برخوردار است و از نظر سیاسی نسبت به بسیاری از کشورهای دیگر خاورمیانه شرایط امن‌تری برای پروژه‌های بلندمدت چین دارا است.

ایران، علی‌رغم منابع عظیم انرژی، فاقد سرمایه برای تأمین مالی پروژه‌های MSRI است. از طرفی این کشور با مشکلات اقتصادی داخلی دلهره‌آوری مواجه است که منابعی را که می‌تواند به سرمایه‌گذاری در حوزه MSRI و BRI اختصاص دهد کاهش می‌دهد. رشد منفی یا نسبتاً آهسته اقتصادی ایران که بخشی از آن به دلیل تحریم‌ها است و احتمالاً در کوتاه‌مدت یا میان‌مدت بدتر نیز می‌شود، همچنین نرخ بالای تورم و کاهش مازاد تجاری ناشی از کاهش قیمت انرژی و نهایتاً تحریم‌های تحمیل‌شده توسط آمریکا، از طرفی کسری بودجه و مشکلات سیستم بانکی و نیز نرخ بالای بیکاری و تأثیرات منفی اقتصادی همه‌گیری کرونا از عواملی بوده و هستند که باعث کاهش سرمایه‌گذاری چین در MSRI گردیده‌اند. از سوی دیگر شرکت‌های چینی با فعالیت‌های عمده اقتصادی در سطح جهانی (به‌ویژه با آمریکا) به شدت نگران آن هستند که همکاری با ایران بر فعالیت‌های اقتصادی این کشور با آمریکا تأثیر منفی نگذارد. این موضوع را می‌توان در تصمیم «کولون بانک»^۱ برای توقف هرگونه تسویه حساب تجاری با ایران مشاهده نمود.

^۱. Bank of Kunlun Corporation Limited

به طور کلی، چین برای پیشبرد MSRI با محدودیت‌هایی مواجه است. رشد کند اقتصادی، بدهی‌ها و مشکلات فراوان داخلی در کشورهای عضو BRI، محدودیت‌های اقتصادی و گاهی سیاسی را برای این کشور رقم زده‌اند. در پیشبرد MSRI در ایران، فعالیت‌های اقتصادی چین از سوی طرف‌های ثالث مانند هند مورد توجه قرار گرفته است. هند به دلیل ترس از محاصره شدن توسط MSRI چین، تلاش کرده تا به مدرن سازی و توسعه بندر چابهار در سواحل جنوب شرقی ایران پردازد زیرا این کشور نمی‌تواند کالاهای خود را از طریق پاکستان به آسیای مرکزی ترانزیت کند، لذا چابهار برای هند حائز اهمیت گردیده است. بندر چابهار مسیر ترانزیتی امنی را برای هند، جهت ورود به افغانستان و آسیای مرکزی فراهم می‌کند و این کشور را قادر می‌سازد تا در این بازارها بهتر با چین رقابت کند. بندر چابهار می‌تواند به هند کمک کند تا با بندر گوادر در پاکستان رقابت نماید. تأخیر هند در تأمین مالی و پیشبرد به موقع بندر چابهار و پیروی از تحریم‌های آمریکا، ایران را وادار کرده است تا نقش پررنگ‌تری را به چین بدهد.

نتیجه‌گیری

در ابتدا مروری کوتاه بر روابط ایران و چین کرده و جنبه‌های متعدد روابط آن‌ها را از منظر رئالیسم، ژئوپلیتیک، لیبرالیسم، سازه‌انگاری، مارکسیسم مورد بررسی قرار دادیم و به اهمیت تجارت، انرژی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی میان دو کشور پرداختیم. علی‌رغم وجود پایه‌های همکاری قوی فی‌مابین و عدم وجود گزینه‌های جایگزین، به دلایل پیشرفت ناکافی MSRI در ایران اشاره گردید.

مطالعه ما نشان می‌دهد که می‌توان روابط ایران و چین را با توجه به عوامل سیاسی و اقتصادی تبیین کرد. به نظر می‌رسد ایران در ادامه روابط اقتصادی یک‌جانبه و گسترده با چین، با محدودیت‌هایی در زمینه تأمین مالی مواجه است. برای چین نیز تقویت روابط سیاسی و اقتصادی با ایران، خواه تحت چتر MSRI باشد یا نباشد، خطرات قابل توجهی دارد. علاوه بر این موارد، چالش‌های سیاسی و اقتصادی گسترده‌تر، بر توانایی چین در اجرای MSRI اثر گزارند. از نظر پیامدهای سیاسی، استدلال بر این نیست که MSRI در ایران شکست خورده است زیرا دو طرف دلایلی برای پیشبرد آن دارند و قرارداد ۲۵ ساله میان دو کشور نمونه‌ای روشن‌کننده از عزم طرفین در پیشبرد روابط خود تحت عنوان MSRI و BRI است. با این حال، باید انتظارات واقع‌بینانه‌تری را در مورد آنچه می‌توان انجام داد داشت.

اگر دولت آمریکا موضع خصمانه‌تری را در قبال ایران اتخاذ کند، تمایل ایران این خواهد بود که پیوند عمیق‌تری در MSRI با چین برقرار کند، اما همان‌طور که نشان دادیم، نگرانی‌های ایران از وضعیت سیاسی داخلی و نیز وضعیت اقتصادی از یکسو و احتیاط چینی‌ها از سوی دیگر ممکن است این پیوند عمیق را تحت تأثیر قرار دهد. همچنین سایر کشورها و شرکت‌های مسیر MSRI ممکن است که انتظارات خود از ایران را در این ابتکار تعدیل نمایند.

«کمبود اطلاعات از پیشرفت پروژه‌های MSRI در ایران»، «تفکر ابهام‌آمیز دولتمردان ایران»، شناخت دیدگاه‌های آن‌ها را دشوار کرده و فشار آمریکا نیز مزید

بر علت گردیده است؛ اما در مجموع روابط ایران و چین در عرصه‌ها و سطوح متعدد روابط غنی است. متغیرهای اقتصادی و سیاسی در سطح داخلی و بین‌المللی که شرح داده شدند نظیر افزایش سرمایه‌گذاری‌های چین، همکاری متقابل و تقویت آن، در مسیر توسعه زیرساخت‌های ایران همسو با ابتکار جاده ابریشم دریایی چین، این قابلیت را دارند که موجب ارتقاء جایگاه اقتصاد سیاسی ایران برای چین گردند.

منابع

- Abdini, M. & Ghorbannejad, R. (2022). Strategic and geopolitical competition of China's One Belt One Road maritime route in the Indian Ocean. *Scientific Research Journal of Oceanography*, 13(49).
- Ahmadian, A. Salehi Dolatabadi, B. & Ruhollah, R. (2015). China's new Silk Road initiative: Goals, obstacles and challenges. *International Relations Studies Quarterly*.
- Ajili, H. & Salami Zavareh, M. (2016). China's energy security in line with the One Belt One Road plan. *International Political Research Quarterly*, (33).
- Arghwani Pir Salami, F. & Pirankho, S. (2016). New Silk Road as China's foreign policy strategy. *Foreign Relations Quarterly*.
- Asgarkhani, A. M. (2011). Theory of international regimes. *Journal of Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran*, 57(508).
- Azizi, A. & Amirmohammed Haji Yousefi, R. (2019). China's Belt and Road initiative in West Asia from the perspective of international political economy theories. *Quarterly Journal of International Political Economy Studies*, 3(2).
- Buckley, P. J. (2010). The determinants of Chinese outward foreign direct investment. In P. J. Buckley (Ed.), *Foreign direct investment, China and the world economy* (pp. 81-118). Palgrave Macmillan.
- Burchill, S. et al. (2014). *Theories of international relations* (M. Moshirzadeh & A. Talebi, Trans). Mizan. (Original work published 2009)
- Clover, C. & Nian, L. (2016, January 19). Xi faces diplomatic test on first Middle East visit. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/7f2f8c0a-bea3-11e5-9fdb-87b8d15baec2>
- Der Merwe, J. V. (2019). The One Belt One Road Initiative: Reintegrating Africa and the Middle East into China's system of accumulation. In X. Li (Ed.), *Mapping China's 'One Belt One Road' initiative* (pp. 133-156). Palgrave Macmillan.
- Diolio, E. (2012). *Theory and problems of macroeconomics* (H. Arbab, Trans). Ney Publishing.

- Dorraj, M. (2010). In arms we trust: Strategic and economic factors motivating China-Iran relations. *The Journal of Chinese Political Science*, 15(1), 49-69.
- Dorraj, M. (2013). Iran's expanding relations with China and their strategic dimensions. The Emirates Center for Strategic Studies and Research.
- Erlich, R. (2017, December 29). As US sanctions keep Western businesses out of Iran, China seizes the opportunity. *USA Today*.
<https://www.usatoday.com/story/news/world/2017/12/29/us-sanction-iran-china-seizes-opportunity/989571001/>
- Graeber, D. J. (2016, June 16). Iran to build oil terminal with China. *UPI.com*. <https://www.upi.com/Energy-News/2016/06/16/Iran-to-buildoil-terminal-with-China/1541466073032/>
- Hajizadeh Qochan Atiq, Z. & Ahmadi Nohdani, S. (2021). Geopolitical explanation of the China Road Belt Initiative and its effect on Iran's relations with China. *Journal of Political Geography Research*, 6(3), 23.
- Harvey, D. (2018, February 23). David Harvey's response to John Smith on imperialism [Blog post]. *URPE's Blog Hub for Social and Economic Justice and Class Analysis in Political Economy*. <https://urpe.wordpress.com/2018/02/23/david-harveys-response-to-johnsmith-on-imperialism/>
- Jiangbo, S. & Wangzhi Zhuang, W. (2018). China's economic activities in Iran within the framework of the Belt and Road initiative: Opportunity or challenge? *Political Strategy Quarterly*, 3(11).
- Kamel, M.S. (2018). China's Belt and Road Initiative: Implications for the Middle East. *Cambridge Review of International Affairs*, 31(1), 76-95.
- Khoda Qolipour, A. (2016). The Belt and Road initiative of China and its effect on the interests of the Islamic Republic of Iran. *Foreign Policy Quarterly*.
- Miller, R. C. (2014). International political economy: Conflicting worldviews (M. A. Shirkhani, A. Fatemi Nejad, & A. Khosravi, Trans). *Samt*. (Original work published 2008)

- Mir Tarabi, S. & Turki, H. (2018). China's Silk Road Revitalization Initiative in an effort to ensure energy security and export development. *Two Quarterly Journals of International Political Economy Studies*, Razi University, 2(1).
- Mirkosh, A. H. (2008). China's economic reforms and future prospects. *Journal of Political and Economic Information*, 247.
- Motamedi, M. (2019, January 2). Policy change at China's Bank of Kunlun cuts Iran sanctions lifeline. *Bourse & Bazaar*.
<https://www.bourseandbazaar.com/articles/2019/1/2/policy-change-at-chinas-bankof-kunlun-cuts-sanctions-lifeline-for-iranian-indus>
- Pir Salami Arghwani, F. & Mir Ahmadi, S. (2018). Explanation of China's regional balancing policy in the Middle East. *Scientific Quarterly of World Politics*, 8(2), 28.
- Qavidel, M. & Sufi Majidpour, M. (2016). The impact of car imports on employment in Iran's automotive industry and other economic sectors. *Strategic and Macro Policy Quarterly*, 4(13).
- Scott, E. (2015, December 8). China's naval diplomacy balances Iran with Saudi Arabia. *World Politics Review*.
<https://www.worldpoliticsreview.com/articles/17402/china-s-naval-diplomacy-balances-iranwith-saudi-arabia>
- Scott, H. A. (n.d). China and Iran: Economic, political, and military relations (pp. 11-12). RAND Corporation.
https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/occasional_papers/2012/RAND_OP351.pdf
- Shariatinia, M. & Azizi, H. (2016). Cooperation between Iran and China in the Silk Road Economic Belt. *Foreign Relations Quarterly*.
- Shariatinia, M. (2005). China, energy and the Middle East. Vice President of Foreign Policy Research, Asian Studies Department.
- Shariatinia, M. (2015a). Silk Road Economic Belt: China-centric value chain. *Foreign Relations Quarterly*.

- Shariatinia, M. (2015b). The need to define Iran's role in the One Belt One Road project [Interview]. Institute of Iran and Eurasia Studies.
- Shefai, M. & Goltab Darabi, G. (2019). The goals and dimensions of China's energy diplomacy. *Foreign Relations Quarterly*, 3(4).
- Tarabi, Q. & Razia Saneyi, R. (2018). Silk Road Initiative: China's initiative for hegemony. *International Political Research Quarterly*, Islamic Azad University, Shahreza Branch, (38).
- Weimin, R. (2017, June 23). Infrastructure connectivity stabilizer and propeller for Belt and Road Initiative. *Belt and Road Portal*.
<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/17000.htm>
- Yazdani, E. & Omid, A. (2015). Belt and Road Initiative: Consistency of the Heartland Theory. *Central Asia and Caucasus Quarterly*, (96).